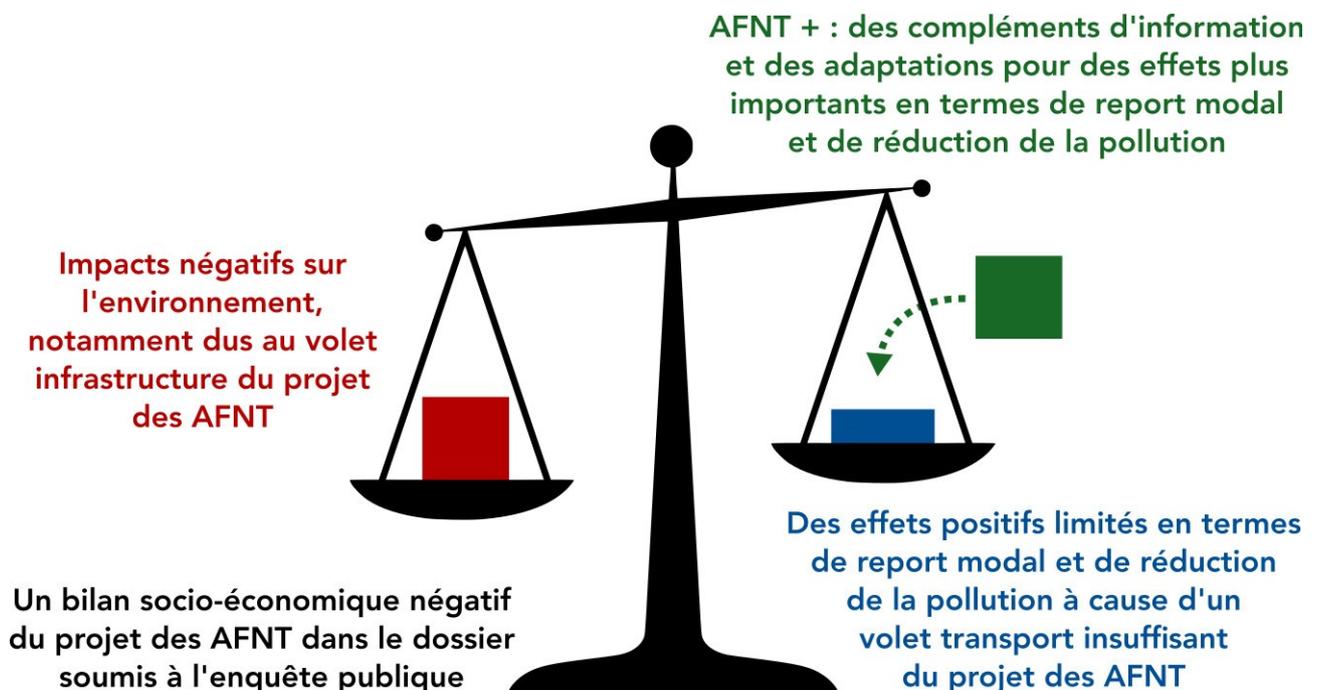


Améliorer et sécuriser les AFNT grâce à l'enquête publique



Enquête publique environnementale AFNT

Contribution n°2 de Rallumons l'Étoile - 22/11/23

SOMMAIRE

Préambule.....	2
Périmètre de cette contribution.....	2
Note de lecture.....	2
L'essentiel : améliorer et sécuriser les AFNT grâce à l'enquête publique.....	3
Comprendre l'approche de cette contribution.....	4
Pourquoi s'inquiéter de l'avis de l'autorité environnementale ?.....	4
Cinq leviers pour améliorer et sécuriser le projet des AFNT grâce à l'enquête publique.....	5
Six points qui pourraient être améliorés.....	7
A - L'information du public, compte tenu de la complexité et du volume du dossier soumis à l'enquête.....	7
B - Le volet transport : un projet insuffisant se traduisant par des effets positifs limités en termes de report modal et de pollution.....	8
C - Le volet infrastructure : choix non argumentés et risques de « fausses manœuvres ».....	12
D – Le volet gares : un risque de sous-dimensionnement des aménagements.....	16
E – Un projet connexe à intégrer : la création de la gare de Lespinasse.....	18
F - L'évolution des circulations ferroviaires pendant les travaux.....	23

PRÉAMBULE

Périmètre de cette contribution

Notre association n'a pu prendre connaissance du contenu précis de ce dossier de 11 000 pages que le 6 novembre, jour du début de l'enquête publique. C'est très court pour que des bénévoles puissent le parcourir, l'analyser et produire une contribution de qualité, accessible au plus grand nombre.

Rallumons l'Étoile a choisi de se focaliser uniquement sur les éléments (infrastructure, offre de services, projets connexes) concourant à l'enjeu du report modal des trafics voyageurs et marchandises, et à la réduction induite des émissions de polluants atmosphériques, de consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre. Nous ne nous prononcerons pas sur les impacts négatifs sur l'environnement du projet des AFNT et la démarche Eviter-Réduire-Compenser proposée.

Note de lecture

Ce document est accompagné d'une compilation de 179 pages d'extraits des 3 principaux documents du dossier d'enquête afin de faciliter la connaissance des éléments présents dans ceux-ci, leur analyse et les échanges argumentés (lien de téléchargement : <https://urlz.fr/ozgo>).

Pour retrouver les éléments cités dans cette contribution, un double référencement a été utilisé « Référence document et chapitre » / « Page dans la compilation de Rallumons l'Étoile ». Par exemple la référence F2-2/25 correspond au sous-chapitre « 2.3. Description des aménagements à réaliser dans le cadre de l'opération des AFNT » de la pièce « F – volume 4.12 - étude d'impact sur l'environnement » qui se trouve à la page 25 de la compilation de Rallumons l'Étoile.

L'ESSENTIEL : AMÉLIORER ET SÉCURISER LES AFNT GRÂCE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Ce document ne représente pas l'avis définitif de Rallumons l'Étoile sur le projet soumis à l'enquête publique. Notre association ne le formulera que dans les derniers jours de l'enquête. L'objectif de cette deuxième contribution, comme celui de notre premier courrier du 06/11/23 qu'il complète, est de permettre un bon déroulement de l'enquête publique pour la réussite du projet des AFNT.

Notre association est un fervent soutien du projet des AFNT tel qu'il a été soumis à enquête publique pour la DUP. Mais nous sommes très inquiets au moment de l'enquête publique actuelle concernant l'évaluation environnementale du projet tel qu'il est envisagé d'être réalisé.

En effet, nous avons alerté depuis plusieurs années sur certains choix qui vont limiter les impacts positifs du projet (pas de cadencement toute la journée, création d'un terminus partiel Route de Launaguet / La Vache, etc.). Et notre préoccupation a été renforcée par l'avis très critique de l'Autorité environnementale (Ae) du 07/09/23 (H1-2/150-160), car il pourrait être un appui sérieux pour de potentiels recours si les problèmes soulevés ne trouvaient pas de réponses suffisantes.

Ces derniers mois, nous avons eu l'occasion d'alerter et de présenter nos propositions constructives :

- lors des deux réunions du Comité de suivi du projet GPSO pour le département de la Haute-Garonne du 23/06/23 et du 19/10/23,
- lors de deux réunions très constructives avec l'agence GPSO de SNCF Réseau les 26/10/23 et le 06/11/23 durant lesquelles le directeur de l'agence s'est montré disposé à compléter les informations présentes dans le dossier,
- lors d'un premier échange avec la commission d'enquête le 06/11/23.

Depuis le début de l'enquête, notre analyse de ce dossier très complexe de près de 11 000 pages et la réunion publique organisée le 15 novembre ont encore renforcé notre inquiétude sur plusieurs points importants, soulevés pour la plupart par l'Autorité environnementale.

Dans ces conditions, notre association craint deux issues :

- « AFNT - » avec la réalisation d'un projet dégradé par rapport à celui soumis à l'enquête de la DUP, qui compromette ou rende plus onéreuse la mise en place d'un RER toulousain susceptible de jouer un rôle plus important en termes de report modal et de pollution,
- « AFNT 0 » avec un nouveau blocage du projet suite à des recours solides auprès du Tribunal administratif qui empêcheraient de débiter les longs travaux pourtant nécessaires.

Fidèle à sa démarche constructive, Rallumons l'Étoile souhaite contribuer à ce que cette enquête publique permette d'améliorer et de sécuriser le projet en levant un certain nombre de points problématiques avec un projet « AFNT + ».

En effet, la commission d'enquête et le maître d'ouvrage semblent pouvoir agir, pendant et après l'enquête, d'une part, pour une meilleure information du public et, d'autre part, sur des améliorations concrètes du dossier soumis à l'enquête publique.

Dans cette contribution, nous avons identifié six points qui pourraient être améliorés :

- A) L'information du public, compte tenu de la complexité et du volume du dossier
- B) Le volet transport : un projet insuffisant se traduisant par des effets positifs limités en termes de report modal et de pollution
- C) Le volet infrastructure : choix non argumentés et risques de « fausses manœuvres »
- D) Le volet gares : un risque de sous-dimensionnement des aménagements
- E) Un projet connexe à intégrer : la création de la gare de Lespinasse
- F) L'évolution des circulations ferroviaires pendant les travaux

COMPRENDRE L'APPROCHE DE CETTE CONTRIBUTION

Pourquoi s'inquiéter de l'avis de l'autorité environnementale ?

En effet, bien que très critique (H1-2/150-160), celui-ci n'est que consultatif et le maître d'ouvrage semble avoir apporté un certain nombre de réponses à celui-ci (H1-3/161-179).

Néanmoins, il est utile de rappeler que le PDU de Tisséo et le PLUI-H de Toulouse Métropole ont été annulés par le Tribunal administratif suite à des recours s'appuyant sur des alertes présentes dans les avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale.

Si les compléments apportés à l'étude d'impact dans le dossier soumis à l'enquête publique ne sont pas suffisamment solides, les arguments présents dans l'avis de l'Autorité environnementale pourraient être alors utilisés comme des arguments sérieux par des recours divers et variés.

Nous recommandons donc la lecture de cet avis pour y apporter les meilleures réponses possibles.

Synthèse de l'avis

Le grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO) consiste en la réalisation de lignes ferroviaires à grande vitesse nouvelles entre Bordeaux, Toulouse et Dax. Il prévoit la création de gares nouvelles ainsi que l'aménagement de lignes existantes notamment au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse. Ses principales composantes ont été déclarées d'utilité publique. S'agissant d'opérations à réalisation simultanée d'un même programme de travaux, l'étude d'impact initiale en 2014 était unique et devait comporter une appréciation globale des impacts du programme complet. L'Ae s'est alors exprimée dans un [avis unique](#).

Le nouveau dossier dont l'Ae est saisie est une demande d'autorisation environnementale pour les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (dits AFNT), dont la composante principale est la mise à quatre voies du tronçon existant entre la gare Toulouse-Matabiau et le raccordement avec les lignes à grande vitesse. Selon l'article R. 122-7 du code de l'environnement, « l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet transmet pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation aux autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ».

Le dossier n'indique pas à quel projet correspond l'étude d'impact présentée. Interrogée par l'Ae, SNCF Réseau a répondu par message électronique du 23 août 2023 : « SNCF Réseau demande à rester sur la forme choisie d'une seule étude d'impact sur le projet GPSO ». Compte tenu de ce choix, l'avis de l'Ae ne peut être instruit en l'état du dossier.

En effet, alors que ce choix aurait dû conduire le maître d'ouvrage à actualiser l'étude d'impact initiale « dans le périmètre de l'opération (AFNT) pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant les conséquences à l'échelle globale du projet » au sens du L. 122-1-1 III du code de l'environnement, l'absence de mise à jour à cette dernière échelle, alors que de nombreuses données sont obsolètes (bientôt dix ans), conduit l'Ae à constater que le dossier, en se focalisant sur une approche réglementaire datée, est incomplet sur de multiples questions de fond (artificialisation, gaz à effet de serre, milieux naturels) et ne permet pas d'informer le public sur l'évolution du projet et de ses impacts, alors qu'il n'a pas été associé à l'élaboration du projet depuis la première enquête publique en 2014.

Quel que soit le périmètre retenu pour le projet (GPSO ou AFNT), les réponses pour de nombreux items du code de l'environnement sont obsolètes ou incomplètes : contenu du projet, hiérarchisation des enjeux et proportionnalité de l'analyse, prise en compte de l'évolution de l'environnement et de la réglementation depuis 2014 pour l'ensemble du projet, présentation et justification des variantes proportionnées à leurs incidences environnementales, mesures d'évitement, de réduction et de compensation supplémentaires en cas d'incidences résiduelles significatives, etc.

Le dossier, même pris dans son ensemble, ne comporte pas une étude d'impact actualisée au sens de l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement, quel que soit le projet envisagé.

L'Ae ne pourra instruire ce dossier que s'il lui est de nouveau présenté avec une étude d'impact actualisée selon les dispositions des articles L. 122-1-1 III et R. 122-5 du code de l'environnement.

Cinq leviers pour améliorer et sécuriser le projet des AFNT grâce à l'enquête publique

Comprendre le cadre de l'enquête publique environnementale et les leviers qu'elle offre

Il est utile de connaître le cadre juridique de l'enquête publique environnementale pour comprendre les leviers qui pourraient, à notre sens, être utilisés par la commission d'enquête et le maître d'ouvrage pour améliorer et sécuriser le projet des AFNT dans le cadre de cette enquête publique.

Le dossier rappelle en partie le cadre juridique (A6/15-20).

La note du Cerema de janvier 2020 « L'enquête publique prévue par le code de l'environnement (enquête publique « environnementale ») » apporte des éléments plus précis repris ci-dessous (https://outil2amenagement.cerema.fr/IMG/pdf/fiche_enquete_public_environmental_v1_cle021d35.pdf).

Levier n°1 : les pouvoirs de la commission pendant l'enquête

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision.

Pour mener à bien ses missions, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête dispose de pouvoirs spécifiques.

Il peut :

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public,
- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants,
- entendre toutes les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile (leur refus éventuel étant mentionné dans son rapport),
- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage,
- lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, demander au président du tribunal administratif de désigner un expert chargé de l'assister.

Levier n°2 : la suspension de l'enquête

Pendant l'enquête publique, si la personne responsable du projet, plan ou programme estime nécessaire d'apporter des modifications substantielles à celui-ci, à l'étude d'impact ou au rapport sur les incidences environnementales, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut suspendre l'enquête pendant une durée maximale de 6 mois. Cette possibilité de

suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois, après que l'autorité compétente ait entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête sur la question.

Levier n°3 : le rapport et les conclusions de la commission d'enquête

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Ce rapport comporte :

- le rappel de l'objet du projet, plan ou programme,
- la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête,
- une synthèse des observations du public,
- une analyse des propositions produites durant l'enquête,
- et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rédige également, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Levier n°4 : des modifications sans remise en cause de l'économie générale du projet

Après l'enquête publique, et avant que ne soit prise la décision en vue de laquelle elle a été organisée, la personne responsable du projet, plan ou programme peut apporter à celui-ci des modifications, sous réserve, d'une part, que ne soit pas remise en cause son économie générale et, d'autre part, que ces modifications procèdent de l'enquête.

Levier n°5 : l'enquête complémentaire

Au vu des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la personne responsable du projet, plan ou programme peut toutefois souhaiter apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale. Dans ce cas, elle doit demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire.

D'une durée de 15 jours, l'enquête complémentaire porte sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement. Dans le cas des projets d'infrastructures linéaires, elle peut n'être organisée que sur les territoires concernés par la modification.

SIX POINTS QUI POURRAIENT ÊTRE AMÉLIORÉS

A - L'information du public, compte tenu de la complexité et du volume du dossier soumis à l'enquête

Nos constats :

- a) Le public n'a pas été associé à l'élaboration du projet depuis la première enquête publique de 2014, comme le souligne l'Autorité environnementale, ce qui n'a permis ni de l'informer, ni de se prononcer sur l'évolution du projet et de ses impacts (H2-1/150 et H2-1/160).
- b) Ce dossier très volumineux n'est disponible au format papier qu'à la maison de la citoyenneté Est de la Mairie de Toulouse, ce qui peut être un frein important pour beaucoup de nos concitoyens, comme l'ont évoqué plusieurs personnes lors de la réunion publique du 15/11.
- c) Il nous a été très difficile de trouver toutes les informations sur les éléments (infrastructure, offre de service, projets connexes, effets) concourant au report modal. En effet, ceux-ci sont dispatchés à différents endroits, souvent peu développés et même parfois contradictoires. C'est pourquoi nous avons eu besoin de créer une compilation pour pouvoir ensuite produire cette contribution. Si cela a été difficile pour des lecteurs avertis, il est légitime de s'interroger sur la bonne information des personnes et acteurs amenés à se prononcer.
- d) Malgré des ajouts suite à l'avis de l'Autorité environnementale, plusieurs points paraissent toujours insuffisamment développés et argumentés, alors qu'il s'agit de points majeurs, comme la suppression du nouveau saut-de-mouton entre La Vache et Matabiau prévu à la DUP.
- e) Nous avons indiqué en amont au maître d'ouvrage et à la commission d'enquête que les choix concourant au report modal (offre de service, infrastructure) devaient faire l'objet d'une présentation et d'une argumentation pour permettre une bonne information du public. Or, ces sujets n'ont pas été développés dans la présentation de la réunion publique du 15/11/23 et seules des réponses très rapides ont été apportées à nos interventions.
- f) Alors qu'il est indiqué dans le dossier (F6-3112/19) que le projet devait être soumis en amont de l'enquête aux collectivités locales intéressées et que leurs avis devaient être intégrés au dossier soumis à l'enquête, ni l'avis des communes traversées, ni celui de la Région Occitanie, autorité organisatrice des TER, ne sont présents dans la pièce H (H/147).

Conclusion et propositions

En conclusion, l'information du public paraît devoir être améliorée pour permettre la bonne information du public et une réelle participation.

Pour y remédier, il nous semble que la commission d'enquête pourrait :

- **Demander au maître d'ouvrage de communiquer des documents supplémentaires** (certains sont d'ores-et-déjà identifiés ci-après).
- **Intégrer au dossier d'enquête l'avis de la Région Occitanie**, car elle a un rôle majeur sur le volet transport qui semble aujourd'hui insuffisant (voir point B).
- **Organiser une réunion supplémentaire dédiée aux choix concourant au report modal** (offre de service, infrastructure) afin de traiter ce sujet dans de bonnes conditions. La participation de la Région à cette réunion supplémentaire paraît essentielle.
- **Prolonger l'enquête de 15 jours** afin de laisser plus de temps aux citoyens, aux élus locaux et aux différents acteurs de s'informer et de se prononcer.

B - Le volet transport : un projet insuffisant se traduisant par des effets positifs limités en termes de report modal et de pollution

Nos constats :

- a) Alors que le report modal devrait être l'objectif n°1 du projet des AFNT et celui qui apporte le plus d'effets positifs contrebalançant ses effets négatifs, il est très peu développé dans cette étude d'impact alors qu'il devrait être valorisé et central.
- b) En terme de contexte, le dossier aurait pu rappeler le bilan des « études multimodales » réalisées par l'État, la Région, le Département, Tisséo et Toulouse Métropole. D'après la synthèse publiée début 2023, les bouchons seront plus importants en 2030 qu'en 2017, malgré les projets prévus (dont les AFNT) et la réduction des pollutions induites insuffisantes. Les projets supplémentaires qui auraient le plus d'effets en terme de report modal seraient notamment : les itinéraires vélos prioritaires, le RER toulousain et l'amélioration du rabattement (bus/vélos) vers les gares.
- c) Les résultats des AFNT en terme de report modal et d'effets induits sont très décevants et interrogent. Comme le montre le bilan socio-économique très succinct (F6/138), la Valeur Actuelle Nette par euro investi serait négative. Comme justification, il est indiqué : « Les trafics TER périurbains (gestion des dessertes et des capacités) sont généralement peu valorisés dans les bilans socio-économiques. Les indicateurs doivent être regardés à l'échelle du projet GSPO. ». Pour rappel, la DUP avait été annulée par le Tribunal au motif de ce bilan socio-économique insuffisant, avant d'être rétablie en appel.
- d) Si le bilan socio-économique est négatif, c'est d'abord parce que les fréquentations supplémentaires attendues sont relativement faibles pour un projet de 720 M€, malgré ce qui est affirmé (F2-2/25). Ainsi, avec une desserte annoncée de près de 100 TER par jour, seules 1700 montées/descentes seraient attendues par jour à la gare de Castelnaud, soit à peine 17 en moyenne par TER (F2-352/32). Pour la gare Route de Launaguet / La Vache, c'est une fréquentation de 3 200 montées/descentes par jour qui est annoncée, soit 32 en moyenne par train (F2-357/41). Pour rappel, la capacité d'une rame double RégioLis de 140 m en version périurbaine est de 450 places assises et 350 places debout. Pour une rame double Régio2N de 160 m, la capacité est d'environ 700 places assises et 500 debout.
- e) L'évaluation de la fréquentation avant et après le projet date de 2012 et du dossier de la DUP (F2-41/55-58). Pourtant, il y a eu de très importantes évolutions depuis. Par exemple, la Région a augmenté l'offre sur l'axe en 2020 et, malgré cela, on observe aujourd'hui des phénomènes de « reste-à-quai » avec des personnes qui ne peuvent monter dans les trains qui sont bondés.

Comparaison de l'offre TER au Nord de Toulouse, entre référence et opération (Source : EGIS, 2012)

Offre TER annuelle au Nord de Toulouse	Situation de référence	Horizon AFNT
Nombre de circulations (2 sens confondus)	15 190 (49 par jour)	28 520 (92 par jour)
Nombre de trains kilomètres	1 695 844 (5 750 par jour)	2 817 516 (9 550 par jour)

- f) Les documents indiquent des chiffres différents pour le nombre de TER avant les AFNT (48, 49, 52) et après (92 ou 98).
- g) Les effets en terme de report modal sont aussi pénalisés par une offre centrée sur les heures de pointe. Ainsi, il est indiqué que les TER Castelnau-Matabiau ne circuleraient que de 7h à 9h et de 16h30 à 19h30 (F2-41/35). Cela représenterait à peine 10 allers-retours sur 38 potentiels en cas de cadencement de 5h à minuit. Et il en est de même pour les autres circulations. Un cadencement toute la journée des différents trains permettrait non seulement d'offrir un bien meilleur service et de générer un report modal bien plus important, mais cela devrait pouvoir se faire avec une exploitation à coût marginal comme le montre l'étude « Quel modèle pour les trains régionaux ? » réalisée en 2019 pour Régions de France (voir page 9). Ceci améliorerait grandement le bilan socio-économique du projet.
- h) L'effet potentiel de lignes diamétralisées, avec seulement un arrêt à Matabiau mais pas de terminus, ne semble pas avoir été simulé. Pourtant le projet de la DUP prévoyait un nouveau saut-de-mouton entraînant une diamétralisation de fait des circulations des TER/RER sur les voies lentes. Et il est évident que des TER arrivant du Nord ayant pour terminus La Vache, Matabiau ou un terminus au Sud-Est (accès à Labège Innopole) n'auront pas la même attractivité. A noter que le dossier soumis à l'enquête prévoit la suppression de ce saut-de-mouton et indique, sans expliquer comment, que la création d'un terminus partiel à La Vache aura un effet positif en terme de mobilité (F4-64/137). Ce point sera développé dans le chapitre suivant sur le volet infrastructure.
- i) Certes, le document indique « L'offre de service présentée ci-dessous constitue une première idée des dessertes possibles. Elle ne constitue pas l'offre de service finale qui sera connue et travaillée dans les 2 à 3 ans qui précèdent la mise en service. » (F2-41/55). Mais est-il possible de se contenter d'une telle formulation, 11 ans après la simulation présente dans le document, alors que cela pénalise fortement le bilan du projet ?
- j) Il est à noter que, à plusieurs reprises, SNCF Réseau a indiqué qu'il n'était pas responsable de l'offre de service que mettrait in fine la Région Occitanie. Mais à partir du moment où l'évaluation environnementale doit évaluer le report modal, il était de la responsabilité de SNCF Réseau d'avoir des données actualisées de la Région Occitanie pour pouvoir réaliser une étude d'impact actualisée.
- k) Les simulations d'évolution de la fréquentation ne semblent pas réellement prendre en compte non plus les effets potentiels d'une offre multimodale organisée autour de l'offre TER/RER (tarification intégrée, train+vélo, Train+bus, etc.). Premier exemple, la gare de Fenouillet a été déplacée pour aménager un important rabattement de bus avec 7 quais (F2-354/36), mais cela n'a pas fait évoluer la fréquentation attendue. Autre exemple, malgré la création en cours d'un véritable Réseau Express Vélo et les difficultés générées aujourd'hui par les usagers souhaitant prendre leurs trains avec leurs vélos, les aménagements de parkings vélos ne semblent pas du tout à la hauteur d'un système « train+vélo » performant. Sont ainsi prévus (F2-35/33-41) : 40 arceaux vélos à Saint-Jory, 40 box et 80 arceaux à Fenouillet, 10 places sur arceaux à Lacourtenourt, 30 box à Lalande, des box pour 16 emplacements vélo à La Vache).
- l) Ces simulations réalisées ont dû être réalisées sur le modèle de simulation Camino-T (ex : SGGD) piloté par l'État et géré par l'AUAT. Or, si ces simulations datent bien de 2012,

cela veut dire qu'elles s'appuient sur des données encore plus anciennes, notamment l'Enquête Ménage Déplacement de 2005, époque où la ligne B du métro était encore en chantier... Depuis, une nouvelle Enquête Ménage Déplacement a été réalisée en 2013 et les résultats de celle réalisée en 2022 sont en cours d'intégration dans Camino-T. De plus, le modèle de simulation est centré sur la simulation des heures de pointe et n'était pas, jusqu'il y a peu, très bien paramétré pour prendre en compte le ferroviaire. Une mise à jour devait être réalisée dans le cadre des études en cours sur le RER toulousain.

- m) L'étude réalisée sur l'opportunité d'une gare à Lespinasse fait état d'une simulation « Trafics AVP 2024 » avec des chiffres différents de ceux présents dans le dossier soumis à l'enquête (voir page 18 de cette contribution).

Conclusion et propositions

En conclusion, **le bilan du projet des AFNT semble pâtir d'une approche centrée sur le « volet d'infrastructure » dont il faut réduire les impacts négatifs sur l'environnement, mais qui néglige la dimension « volet transport » qui doit générer la majeure partie des effets positifs.** Du coup, l'évaluation du report modal qui pourrait être généré par les AFNT posent de nombreuses questions tant en termes de modalités de calculs que de résultats. Il nous semble que le report modal et les effets induits devraient être bien plus importants.

Pour y remédier, plusieurs actions nous semblent souhaitables :

- **Intégrer le RER toulousain et le Réseau Express Vélo comme des projets connexes dans l'étude d'impact**
- **Produire, a minima, une note expliquant de manière détaillée les calculs présents dans le dossier en terme d'évaluation de la fréquentation (état des lieux, offre TER simulée précisément, paramétrage de l'offre multimodale, modalités de calculs, etc.).**
- **Réaliser, éventuellement, une nouvelle simulation de la fréquentation, avec des données mises à jour, compte tenu de l'ancienneté de la simulation (2012).** Des scénarios d'offres plus ambitieux en terme d'offre pourraient également être testés pour aboutir à un meilleur bilan socio-économique.
- **Produire également une note expliquant de manière détaillée les calculs présents dans le dossier en termes de bilan socio-économique et de bilan carbone.**

Annexe 1 : extraits du rapport de synthèse de l'étude « Quel modèle économique pour les trains régionaux en France ? » réalisée en 2019 pour Régions de France

Ce document est téléchargeable sur ce lien :

www.trans-missions.eu/wp-content/uploads/2019/11/201810-Etude-Quel_modele_economique_pour_le_TER.pdf

Tableaux comparatifs des scénarios



Lignes structurantes

Scénario, levier	Objectif de l'AOT	Evolution de l'offre	Evolution des charges	Evolution des recettes directes	Evolution de la contribution régionale	Taux de couverture initial	Taux de couverture nouveau
Scénario 1 - Transfert sur route	Réduction du coût	-10% <i>(offre transférée sur car)</i>	-4%	-3%	-4%	31%	31%
Scénario 2 - productivité SNCF	Réduction du coût	-	-4%	8%	-9%	31%	35%
Scénario 3 - Appel d'offres	Réduction du coût	-	-14%	0%	-20%	31%	36%
Scénario 4 - productivité SNCF	Favoriser usage TER	20%	6%	28%	-3%	31%	37%
Scénario 5 - Appel d'offres	Favoriser usage TER	56%	7%	32%	-5%	31%	39%

Tableau 7 : Résultats des cinq scénarios – impacts sur la contribution régionale et sur le taux de couverture des charges par les recettes directes - Lignes structurantes

Lignes périurbaines

Scénario, levier	Objectif de l'AOT	Evolution de l'offre	Evolution des charges	Evolution des recettes directes	Evolution de la contribution régionale	Taux de couverture initial	Taux de couverture nouveau
Scénario 1 - Transfert sur route	Réduction du coût	-40% <i>(offre transférée sur car)</i>	-18%	-12%	-19%	24%	26%
Scénario 2 - productivité SNCF	Réduction du coût	-10%	-8%	4%	-12%	24%	27%
Scénario 3 - Appel d'offres	Réduction du coût	-	-15%	0%	-20%	24%	28%
Scénario 4 - productivité SNCF	Favoriser usage TER	20%	7%	28%	1%	24%	29%
Scénario 5 - Appel d'offres	Favoriser usage TER	56%	10%	32%	3%	24%	29%

Tableau 8 : Résultats des cinq scénarios – impacts sur la contribution régionale et sur le taux de couverture des charges par les recettes directes - Lignes périurbaines

C - Le volet infrastructure : choix non argumentés et risques de « fausses manœuvres »

Nos constats :

- a) L'un des principaux objectifs des AFNT est d'augmenter la capacité du réseau ferroviaire (A3-21/8). Cela veut bien sûr dire pouvoir faire circuler plus de trains en même temps en situation normale, malgré leur hétérogénéité (TGV, Intercités, différents types de TER/RER, fret). Mais cela concerne aussi l'amélioration de la « robustesse » pour pouvoir mieux gérer les situations perturbées (A3-22/9).
- b) Comme l'a souligné l'Autorité environnementale (H1-36/168-170), cela nécessite d'avoir une vision globale qui ne se limite pas au périmètre strict des AFNT. Le réaménagement des voies à Matabiau et le projet de terminus partiel à La Vache doivent être évidemment être inclus pour bien comprendre et évaluer les choix faits. Et il faut sûrement inclure aussi : les points de cisaillement existants et futurs, les modalités d'exploitation et de maintenance (la concentration de la maintenance à Matabiau et celle des circulations aux heures de pointes génèrent énormément de mouvements techniques qui saturent Matabiau), les terminus existants et potentiels en périphérie, les aménagements des différentes gares pour limiter les temps d'arrêts, le choix du matériel roulant (le matériel actuel n'est pas optimisé pour des arrêts proches). Alors que les AFNT sont situés sur le bloc central de l'étoile ferroviaire toulousaine, appelée aussi Transversale Sud, il serait pertinent d'avoir une vision globale de Montauban à Castelnaudary pour bien mesurer les effets des choix réalisés. Or si des éléments sur le projet sont présents à plusieurs endroits, le dossier ne comporte pas de partie permettant d'avoir une vue d'ensemble sur l'état des lieux et l'ensemble des choix réalisés en terme de capacité et de robustesse de la Transversale Sud à travers le projet des AFNT.
- c) Le projet présenté contient une modification majeure des fonctionnalités techniques par rapport au projet de la DUP avec la suppression, en catimini, du nouveau saut-de-mouton prévu entre La Vache et Matabiau (F2-322/29, F2-3614/50). Or cet ouvrage aurait permis, en diamétralisant certaines circulations, non seulement d'augmenter la capacité de l'axe, mais aussi d'améliorer la robustesse en désaturant Matabiau. Les explications rajoutées dans le dossier, suite à l'avis de l'Autorité environnementale, sont plus que succinctes (F2-626/67-68). D'après SNCF Réseau, ce choix n'aurait aucune incidence sur les fonctionnalités attendues du projet (tous les trains pouvant avoir comme terminus Matabiau), conformément à l'offre de service envisagée dans le dossier de la DUP (F4-64/133). Mais, dans le même temps, la création d'un terminus partiel route de Launaguet est promu comme permettant d'améliorer la robustesse en arrêtant certains trains à la Vache (F4-64/133-137). Cela doit bien vouloir dire que la suppression du nouveau saut-de-mouton prévu dans la DUP impacte négativement la robustesse du réseau, contrairement aux objectifs des AFNT.
- d) A noter que, même si SNCF Réseau indique que le projet de création d'un terminus partiel Route de Launaguet serait un projet indépendant, il était présent dans la première version de la vidéo du projet des AFNT rendue publique en juillet avant d'être modifiée pour ne plus le faire apparaître. D'autre part, il figure bien dans le dossier comme une seule opération intégrée au calendrier des travaux (A3-25/14). Par ailleurs, ce projet de terminus partiel semble systématiquement privilégié dans les études réalisées sur le RER toulousain

ces dernières années, mais ces études n'ont fait l'objet d'aucune publicité, ni débat. Enfin, dans l'étude sur l'opportunité de la gare de Lespinasse, l'étude réalisée en 2021 par Systra, le bureau a priori en charge des études sur les AFNT, prend comme situation de référence une offre où les 2 TER partant de Castelnau-d'Estrétefonds aurait la garde Route de Launaguet comme terminus (voir page 18).

- e) L'Autorité environnementale a d'ailleurs bien compris que ces projets étaient intimement liés, puisqu'elle a demandé que leurs impacts soient étudiés conjointement non seulement dans son avis du 07/09/23 sur les AFNT, mais dans deux avis sur ce projet de terminus partiel le 02/02/22 et le 05/05/22.
- f) Au-delà des questions techniques, une telle modification du programme du projet ayant fait l'objet de la DUP en catimini, sans argumentation, ni débat, pourrait représenter un problème juridique majeur, comme Rallumons l'Étoile l'a souligné lors des Comités de suivi du projet GPSO pour la Haute-Garonne des 23/06/23 et 19/10/23.
- g) A contrario, certaines évolutions du projet (banalisation des voies, commande centralisées) ne sont peut-être pas assez valorisés.

Conclusion et propositions

En conclusion, **il est difficile d'avoir une vision d'ensemble et une justification des choix réalisées en terme d'infrastructures** à la lecture du dossier soumis à l'enquête, alors que l'augmentation de la capacité de l'axe ferroviaire en situation normale et sa robustesse en situation perturbée est l'un des principaux objectifs des AFNT.

Pour y remédier, deux actions nous semblent a minima souhaitables :

- **Rajouter au dossier une note resituant les AFNT dans une vision globale des questions de capacités et de robustesse des circulations sur l'axe Montauban/Castelnaudary.**
- **Ajouter au dossier soumis à l'enquête l'étude d'exploitation réalisée par la Direction générale de l'Exploitation de SNCF Réseau pour vérifier l'impact de la suppression du nouveau saut-de-mouton Route de Launaguet prévu dans la DUP.**

Annexe 2 : présentation du projet des AFNT dans l'étude d'impact présente dans le dossier soumis à enquête publique pour la DUP en 2014-2015

Le saut-de-mouton entre La Vache et Matabiau fait partie intégrante du projet objet de la DUP.

Extraits de ce document téléchargeable ici : www.sncf-reseau.com/medias-publics/2021-11/20_GPSO_Phase_1_Dossier_EP_F4-12.pdf

L'ensemble du dossier soumis à l'enquête publique pour la DUP est téléchargeable ici : www.grand-projet-sud-ouest.fr/documents_telecharger.html

3.1.2 La présentation du tracé soumis à l'enquête publique

Le projet s'étend entre les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Toulouse, du PK 234+300 au PK 257+200.

Il traverse successivement cinq communes : Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet, Toulouse.

Le tracé de la ligne nouvelle se raccordera au Nord de la commune de Saint-Jory, au PK 239+800.

Les travaux des AFNT ont lieu sur environ 19 km :

- ▶ en gare de Castelnau d'Estrétefonds, du PK 235+700 au PK 234+300 sur un linéaire de 1,4 km ;
- ▶ du PK 257 (au sud de Matabiau) au PK 239+800 (point de raccordement de ligne nouvelle à la ligne existante) sur un linéaire de 17,2 km.

Les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse consistent en :

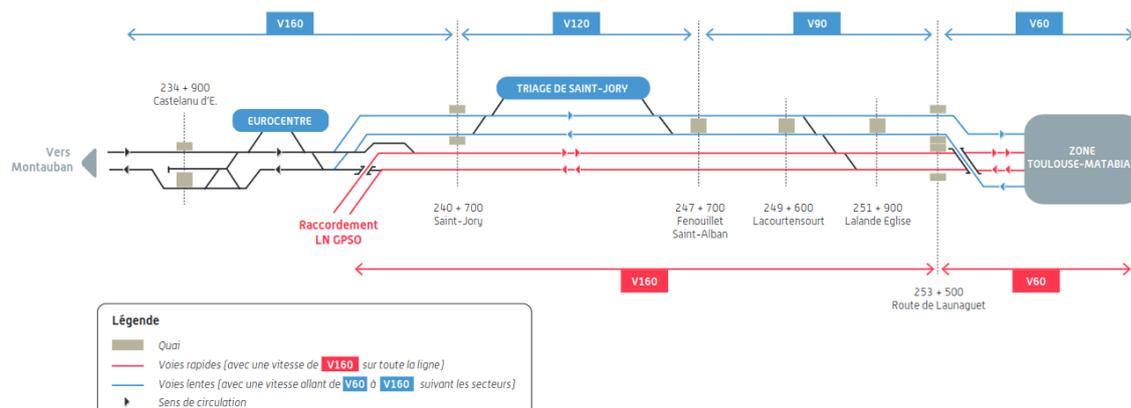
- ▶ la mise à quatre voies de tout le linéaire allant du raccordement de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse du GPSO sur Saint-Jory, à la gare de Toulouse-Matabiau ;
- ▶ la création d'un terminus TER partiel à Castelnau d'Estrétefonds : modification de la voie 2 pour créer une voie terminus en impasse et création d'une nouvelle voie 2 pour assurer la continuité de Toulouse vers Bordeaux ;

- ▶ la création d'une interconnexion fer/méto, entre la halte de Route de Launaguet et la station de méto La Vache ;
- ▶ le réaménagement des points d'arrêts suivants du linéaire : Castelnau d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet/Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande-l'Eglise, Route de Launaguet. La halte de Lacourtenourt sera déplacée vers le Sud afin de favoriser son insertion et son usage dans le cadre plus large du développement urbain, tandis que la halte de Route de Launaguet sera déplacée vers le Nord, favorisant l'interconnexion avec la station « La Vache » de la ligne B du méto ;
- ▶ des aménagements en gare de Toulouse-Matabiau, du plan de voies, des souterrains et des accès.

Ces aménagements de l'infrastructure actuelle nécessitent :

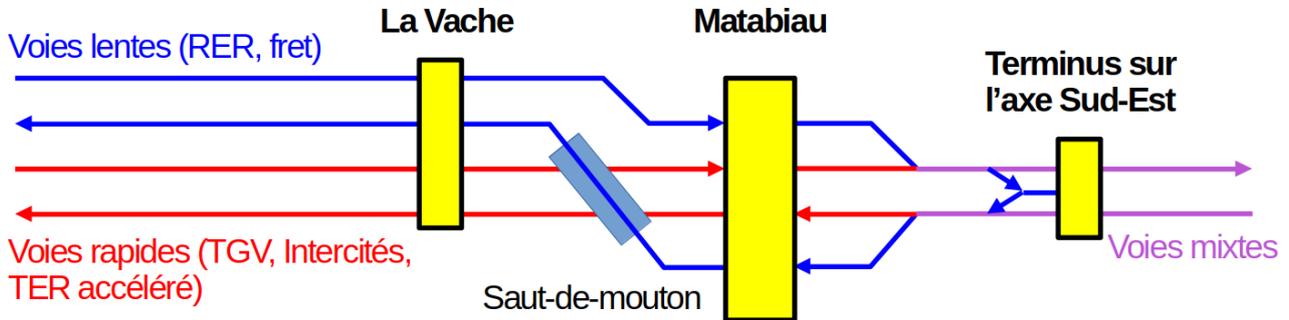
- ▶ des travaux sur la majorité des ouvrages d'art (pont-route et pont-rail) jalonnant le linéaire ;
- ▶ des travaux d'assainissement, de terrassement, de voie et caténaires pour la création des voies nouvelles et l'aménagement des voies existantes ;
- ▶ la création d'ouvrages de protection vis-à-vis des sites Total Raffinage Marketing et Total Gaz, afin de respecter les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de ces 2 sites SEVESO seuil haut, opposables ou en projet ;

Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse : schéma des infrastructures ferroviaires projetées (source : RFF, 2012)

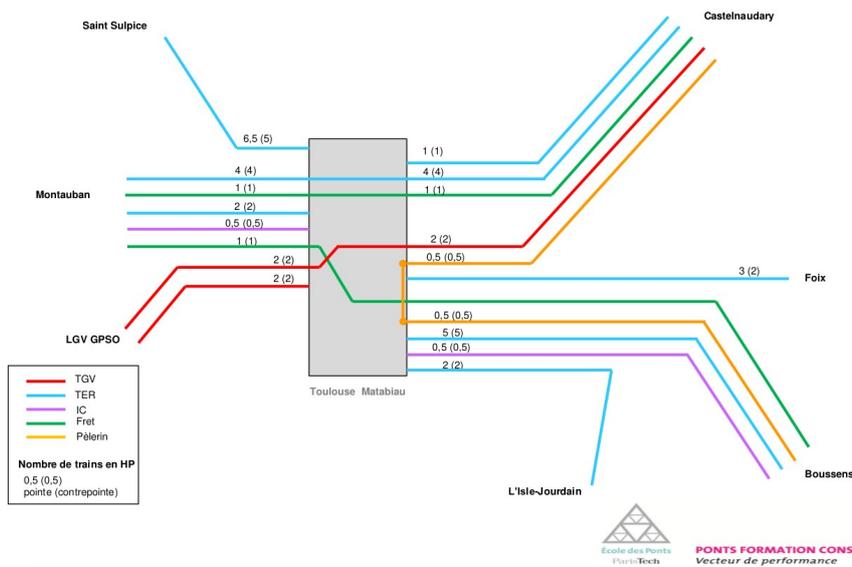


Annexe 3 : fonctionnement induit par le saut-de-mouton prévu dans la DUP et l'évolution du plan de voies de Matabiau

Le fait que les voies lentes (en bleu) arrivent de part et d'autre des voies rapides veut dire que le terminus de ces trains n'était pas prévu à Matabiau mais à un terminus situé plus loin au Sud-Est.

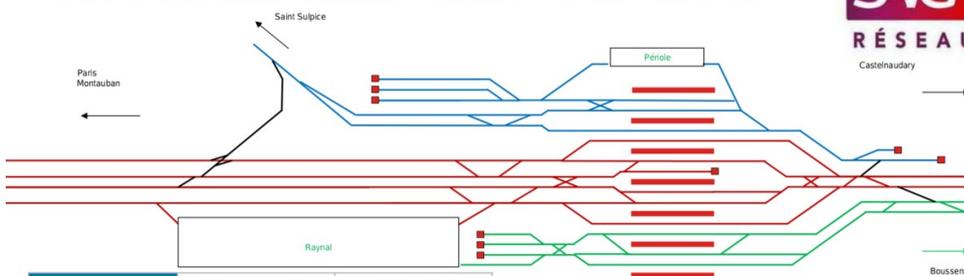


Description de la situation cible Scénario 1 – Offre retenue



Ce fonctionnement attendu a d'ailleurs été approfondi dans une étude « page blanche » sur Matabiau réalisée avant 2018. Pour désaturer Matabiau et réduire le nombre d'aiguillages, cette étude prévoyait l'organisation de 3 blocs (Central, Est et Ouest). Le bloc central était prévu pour permettre 4 TER/RER diamétralisés par heure. La création d'un terminus à La Vache n'était alors pas jugée

L'exemple de Toulouse Matabiau Projet proposé par le groupe de travail « Page Blanche »



17 utile avec un plan de voies de Matabiau cohérent avec le projet des AFNT tel que prévu dans la DUP.

Bilan VP	Situation actuelle	Situation cible
Nombre de BS	47	64 dont 4 existants
Nombre de TJS	6	0
Nombre de TJD	19	2 dont 1 existante
Nombre d'aiguilles	135	72

D – Le volet gares : un risque de sous-dimensionnement des aménagements

Nos constats :

- a) Alors qu'il nous semble que la fréquentation des gares est sous-évaluée (voir le point B), nous nous interrogeons sur le bon dimensionnement des aménagements des gares en termes de franchissement des voies et de couvertures des quais.
- b) Un seul franchissement des voies, par passerelle avec ascenseur, est prévu dans la plupart des gares (F2-35/31-38). Et cette passerelle est souvent placée en bout de quai, ce qui ne facilitera pas une bonne répartition des usagers. Cela semble sous-dimensionné. Par exemple, aux heures de pointe, la gare de Castelnau-d'Estrétefonds accueillera 6 TER par sens, mais la deuxième passerelle envisagée précédemment a été supprimée. Que se passera-t-il si la fréquentation à Castelnau-d'Estrétefonds n'est pas de 1700 montées/descentes par jour, mais 3400 ou 5000 ? Les usagers pourront toujours se déplacer en sécurité ? Les personnes à mobilité réduite devront-elles arriver très en avance pour être certaines de pouvoir prendre leur train ? Que se passera-t-il en cas de panne des ascenseurs ? Faudra-t-il refaire des travaux dans 5/10 ans ?
- c) Le projet ne prévoit pas non plus la couverture des quais. Seuls de petits abris sont envisagés. Or, la couverture des quais, outre un meilleur confort pour les usagers, permettrait une bonne répartition des usagers sur le quai en cas de mauvais temps, ce qui favoriserait des arrêts plus courts, donc la capacité et la robustesse de la ligne. En effet, cela évite que les usagers essaient de monter et descendre tous sur une même porte. Là aussi, faudra-t-il refaire des travaux dans 5/10 ans ?
- d) Il est indiqué que les détails des aménagements des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) seront précisés plus tard par la Mairie de Castelnau-d'Estrétefonds et Toulouse Métropole. Or il faut s'assurer de la cohérence des aménagements sur la partie gare et sur la partie PEM pour avoir des effets majeurs de report modal pour les usagers, ce que ne permettent pas de mesurer les informations dans le dossier soumis à l'enquête (F2-35/31-38). Par exemple, pour un système « train+vélo » performant qui incite un maximum d'usagers à ne pas monter dans le train avec leurs vélos, il faut une grande cohérence des pistes cyclables qui mènent à la gare jusqu'à des parkings vélos sécurisés de grandes dimensions, situés à proximité d'un franchissement pour rejoindre rapidement aux quais. Autre exemple, un souterrain piétons/cycles d'à peine 6 m de large est prévu à La Vache, alors qu'il s'agira d'un axe majeur reliant deux quartiers, une gare et deux lignes de métro.

Conclusion et propositions

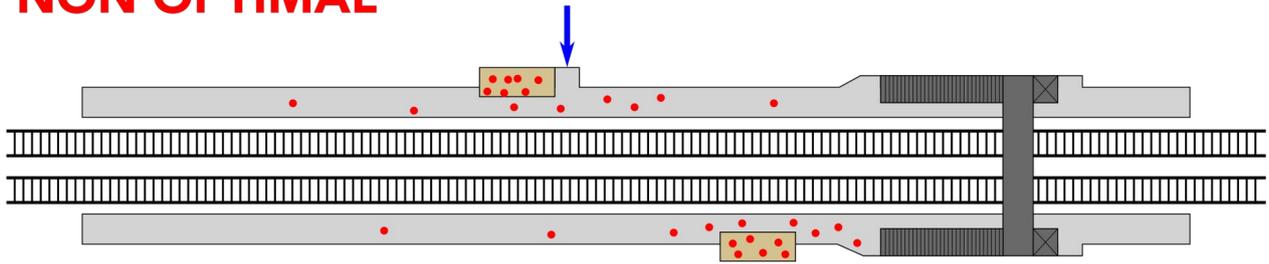
En conclusion, nous nous inquiétons d'un sous-dimensionnement des aménagements des gares à cause d'une sous-évaluation de la fréquentation (voir point B).

Pour y remédier, il nous semble souhaitable de :

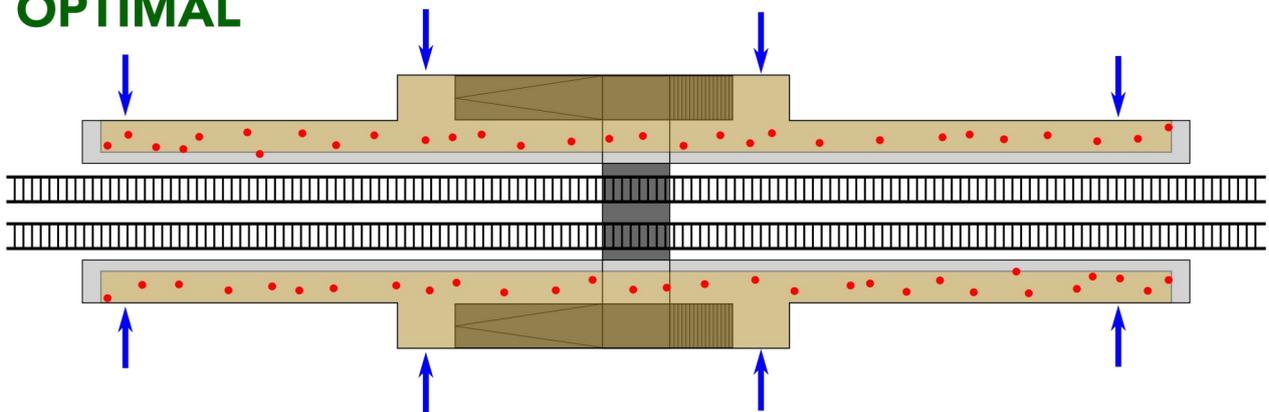
- **Rajouter au dossier une note précisant si les aménagements des gares permettraient une circulation confortable et sécurisée de tous les usagers en cas de fréquentation supérieure à celle projetée dans le dossier (x2 et x3, a minima).**
- **Compléter le chapitre 2-3-5 de la pièce F4-12 pour mieux décrire les aménagements envisagés sur chaque gare, avec notamment des cartes plus grandes.**

Annexe 4 : Principes d'aménagement d'une petite gare selon l'Union des Transports Publics suisses
Schéma de synthèse réalisé par Rallumons l'Étoile

NON OPTIMAL



OPTIMAL



ELEMENTS		NON OPTIMAL	OPTIMAL
Accès à la gare	↓	Un seul accès d'un seul côté le plus souvent	Le plus possibles des deux côtés
Largeur des quais	■	Souvent réduite au minimum réglementaire	Une bande de 3 m sans obstacles
Longueur des quais	■	Quais courts ou rallongés tardivement pour permettre des rames doubles	Quais permettant des rames doubles réalisés par anticipation
Couverture	■	Un petit abri peu agréable et peu capacitaire	Une grande partie des quais sont couverts
Traversée des voies	■	Une passerelle étroite avec de longs escaliers et des ascenseurs, souvent décentrée par rapport aux quais	Un large souterrain avec des escaliers plus courts et des rampes, centré par rapport aux quais
Répartition des voyageurs	●●●	Fréquentation plus faible mais concentrée (arrêts plus longs)	Fréquentation plus forte bien répartie sur le quai (arrêts plus courts)

E – Un projet connexe à intégrer : la création de la gare de Lespinasse

Nos constats :

- a) Pour rappel, la création d'une gare à Lespinasse pourrait avoir des effets majeurs, non seulement pour les habitants et les entreprises de la commune, mais plus généralement pour la desserte du Nord toulousain compte tenu de sa position stratégique en face du pont de Gagnac-sur-Garonne (accès au secteur aéronautique et au Parc des Expositions).
- b) La création d'une gare à Lespinasse n'a pas été retenue dans le dossier de la DUP, mais il avait été indiqué que sa création potentielle serait anticipée dans la réalisation des travaux des AFNT.
- c) Une étude, cofinancée par la Région et Toulouse Métropole, a conclu en 2021, non seulement, à la pertinence d'une telle gare (fréquentation supérieure à celle estimée initialement, y compris sur d'autres gares), mais également à un coût bien moindre que celui évoquée au moment de la DUP (5/10 M€ contre 30). A noter que, dans cette étude, les scénarios d'offre prévoyaient systématiquement que la moitié des TER omnibus auraient pour terminus La Vache / Route de Launaguet, et non pas Matabiau. La fréquentation estimée serait bien sûr encore plus importante avec une offre conforme à celle de la DUP et en tenant compte de nos réserves développées dans le point B de cette contribution.
- d) Lors d'un échange le 6 novembre dernier, SNCF Réseau nous a indiqué que la création de cette gare pourrait toujours être réalisée concomitamment avec les travaux des AFNT si les acteurs (Région et Toulouse Métropole notamment) en décidaient ainsi rapidement (par exemple en l'incluant dans le volet mobilités du CPER 2023-2027 en cours de négociation) et lançaient rapidement les procédures administratives nécessaires.
- e) Or ce projet est totalement absent du dossier soumis à l'enquête alors qu'il devrait être considéré comme un projet connexe ayant des effets cumulés avec les AFNT très positifs.
- f) Interpellé par le maire de Lespinasse lors de la réunion publique du 15 novembre, le représentant de SNCF a dit que la création de la gare de Lespinasse pourrait fragiliser juridiquement la DUP car elle impliquerait le rallongement des trajets de 3 mn. Rallumons a indiqué à cette occasion que des solutions techniques existaient pour créer cette gare sans rallonger les temps de trajets : matériel roulant plus performant (capacités d'accélération et de freinage plus importantes, portes plus nombreuses) mieux adapté à une desserte urbaine avec des gares proches que le matériel polyvalent aujourd'hui utilisé, aménagements des gares adaptés à des flux importants tout en permettant des arrêts plus courts...

Conclusion et propositions

Deux ans après la réalisation d'une étude d'opportunité très positive, ce dossier ne peut être absent de l'étude d'impact des AFNT.

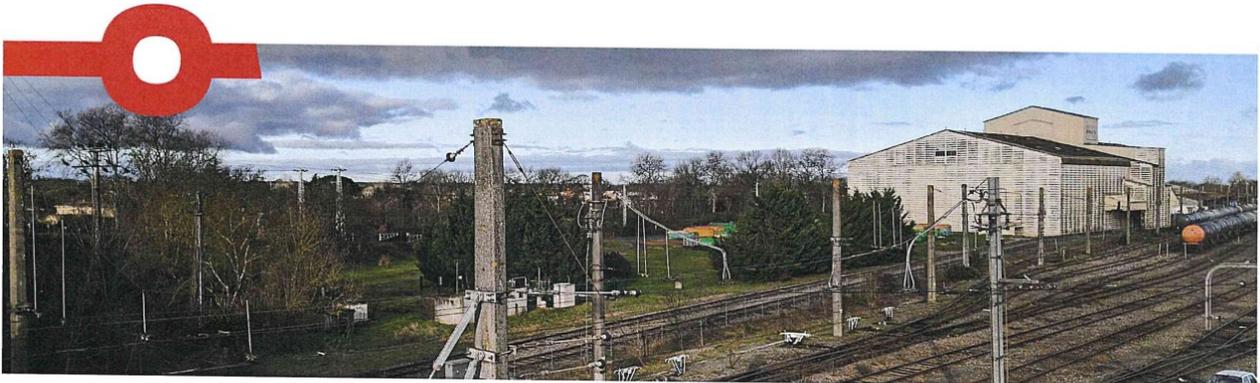
Pour la bonne information du public et des décideurs, **nous demandons que l'étude d'impact soit complétée en intégrant le projet de création de la gare de Lespinasse comme un projet connexe ayant des effets cumulés avec les AFNT très positifs.** Ce point permettra d'explicitier les conditions de sa réalisation conjointement aux travaux des AFNT.

Annexe 5 : Extraits de l'étude réalisée en 2021

14 septembre 2021

ETUDE D'OPPORTUNITE SUR LA CREATION D'UNE HALTE FERROVIAIRE A LESPINASSE

Restitution des résultats de l'étude



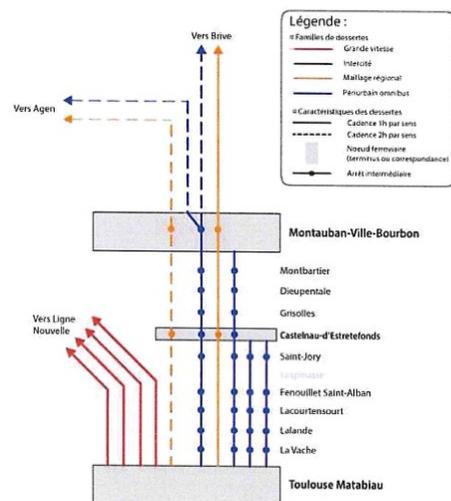
Portrait de l'axe ferroviaire

Automne 2019		
JOB	Montées	Descentes
Toulouse	1827	1670
Lacourtenourt	118	93
St-Jory	264	341
Castelnau-d'Estrétefonds	236	264
Autres gares	1573	1650
Total axe	4018	4018

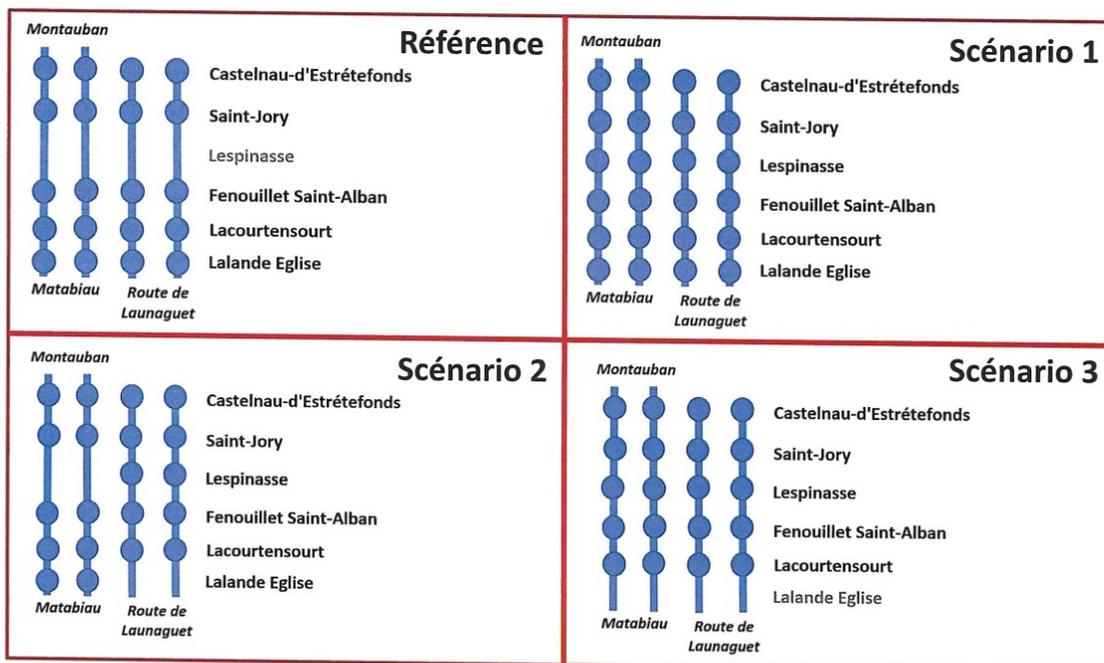


- Des **temps de parcours compétitifs**, particulièrement depuis l'extérieur de la Métropole : 11 min pour rejoindre Toulouse depuis Castelnau, 12 min depuis St-Jory
- Une offre qui a bénéficiée au SA 2020 d'un saut **quantitatif** mais des leviers d'amélioration importants :
 - Cadencement horaire et systématisation de la grille
 - Fréquence et amplitude en heure creuse et le week-end
 - Un maillage de point d'arrêt à améliorer dans le périurbain proche
- Castelnau-d'Estrétefonds et Saint-Jory dans le top 5 des gares les plus fréquentées de l'axe Toulouse – Montauban – Brive
- Une **offre type RER** amenée à se développer à l'horizon de réalisation des AFNT : refonte de l'exploitation et nouvelles missions Castelnau – Toulouse
- Des réflexions en cours concernant l'**opportunité d'une diamétralisation** ou a contrario d'un terminus partiel

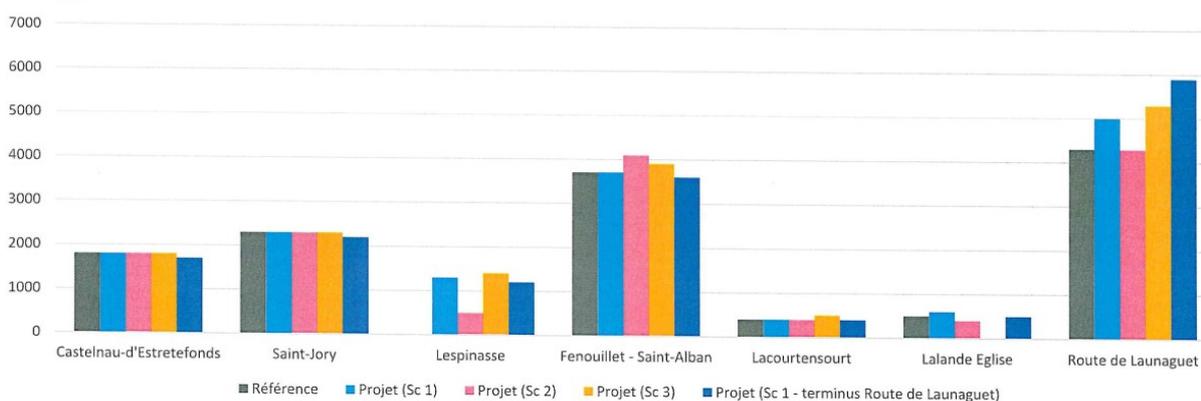
Représentation schématique de la desserte ferroviaire de l'axe
Période : JOB / Heure de pointe Service : **Projet AFNT (EP)** SYSTRA



3 scénarios d'exploitation à l'étude



Montées+Descentes quotidiennes par scénario – modélisation



GARE	Trafics AVP 2024		Trafics 2030 (prévision SYSTRA)				
	RÉFÉRENCE	PROJET	RÉFÉRENCE	Projet (Sc 1) SUPPLEM.	Projet (Sc 2) ALTERNAT	Projet (Sc 3) SUPPRESS.	Projet (Sc 1 bis - terminus Route de Launaguet)
Castelnaud-d'Estrétefonds	1 100	1 500	1 800	1 800	1 800	1 800	1 700
Saint-Jory	1 400	2 000	2 300	2 300	2 300	2 300	2 200
Lespinasse	-	-	0	1 300	500	1 400	1 200
Fenouillet - Saint-Alban	60	2 100	3 700	3 700	4 100	3 900	3 600
Lacourtenourt	190	700	400	400	400	500	400
Lalande Eglise	10	1 400	500	600	400	0	500
Route de Launaguet	0	5 200	4 300	5 000	4 300	5 300	5 900
TOTAL (hors TLS MATABIAU)	2 760	12 900	13 000	15 100	13 800	15 200	15 500

Détail du chiffrage de la création de la halte et de son PEM



Halte Ferroviaire de Lespinasse – étude d'opportunité **SYSTRA**

Synthèse financière

CE : 01/2020
(TP01 - 111,4)

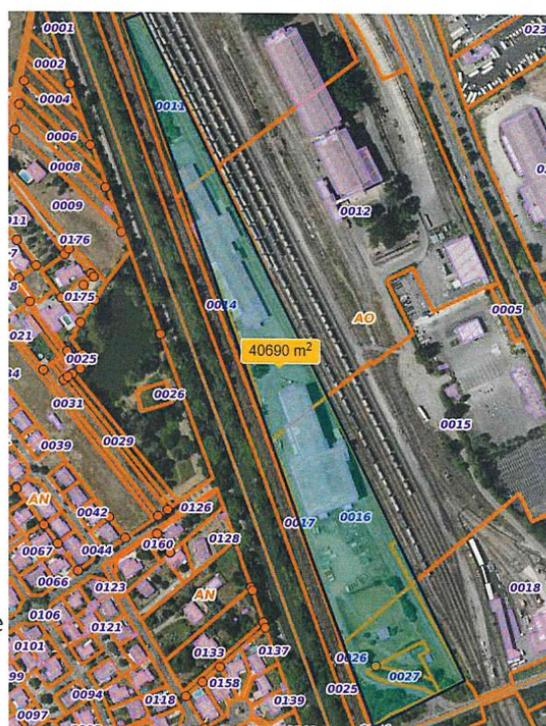
N°	Travaux	Montants (k€)
1	TRAVAUX PREPARATOIRES	320,0
2	GROS ŒUVRES	1 320,0
3	SECOND ŒUVRE	480,0
4	EQUIPEMENTS VOYAGEURS	100,0
5	AMENAGEMENT PEM	817,5
6	MESURES ENVIRONNEMENTALES	230,0
TOTAL MBP HT		3 267,5
	Aléas	15% 490,1
	Maîtrise d'Œuvre	15% 563,6
	Maîtrise d'Ouvrage	5% 194,5
	CSPS	1% 43,2
TOTAL HT		4 559,0

	Unité	Quantité	Prix unitaire (€)	Prix total HT en k€
1 0 TRAVAUX PREPARATOIRES				
Installation de chantier	Ft	1	250 000	250,0
Diagnostics	U	1	50 000	50,0
Lévé topographique	U	1	20 000	20,0
<i>sous-total 01</i>				320,0
2 0 GROS ŒUVRES				
Déviations des réseaux	Ft	1	50 000	50,0
Construction des quais	ml	200	1 600	320,0
Passerelle Parking-Voies y compris gaine d'ascenseur	U	1	900 000	900,0
Assainissement	Ft	1	50 000	50,0
<i>sous-total 01</i>				1 320,0
3 0 SECOND ŒUVRE				
Ascenseur	U	2	100 000	200,0
Cloture	U	1	10 000	10,0
Energie électrique / éclairage	Ft	1	90 000	90,0
Caténaire	Ft	1	50 000	50,0
Télécom	Ft	1	80 000	80,0
Signalisation	Ft	1	50 000	50,0
<i>sous-total 03</i>				480,0
4 0 EQUIPEMENTS VOYAGEURS				
Signalisation voyageurs / mobilier de quai	Ft	1	100 000	100,0
<i>sous-total 04</i>				100,0
5 0 AMENAGEMENT PEM				
Stationnement VP	U	350	150	52,5
Stationnement vélo sécurisé (prix à la place)	U	60	400	24,0
Trottoir (enrobée)	m²	900	40	36,0
Parvis (béton désactivé)	m²	2000	80	160,0
Voie	m²	8000	50	400,0
Abri bus	U	1	10 000	10,0
Piste cyclable (structure + revêtement) en béton drainant	ml	300	80	24,0
Aménagements paysagers	m²	3700	30	111,0
<i>sous-total 08</i>				817,5
6 0 MESURES ENVIRONNEMENTALES				
Suivi environnementaux de chantier	Ft	1	15 000	15,0
Aménagements paysagers études et expertises	Ft	1	100 000	100,0
	Ft	1	115 000	115,0
<i>sous-total 10</i>				230,0
TOTAL MBP HT				3 267,5
Ordre de grandeur arrondi				3 268,0

Acquisition foncière



- La mise en œuvre du projet de halte nécessite d'acquérir ou de conventionner (via un transfert de gestion) avec Fret SNCF près de 4 ha
- Au regard des prix du marché pour du foncier similaire, l'acquisition est estimée entre **3,2 à 4,8 M€**
- A ce jour, la société ARTERRIS est titulaire d'une convention d'occupation temporaire du domaine public ferroviaire non constitutive de droits réels → **aucune obligation de relocalisation**
- La convention liant Fret SNCF et Arterris signée en 2015 pour une durée de 5 ans, reconductible tacitement au-delà, par année, jusqu'en 2025
- Le **droit à indemnisation ne s'applique qu'en cas de résiliation** de la convention et non en cas d'expiration de celle-ci
- **L'occupant doit théoriquement à ses frais démolir les constructions** dont il est réputé propriétaire en vertu de la convention



Synthèse des atouts/faiblesses/opportunités/menaces



	Positif (pour le projet de halte)	Négatif (pour le projet de halte)
Origine interne	<p>Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une forte dynamique démographique et économique du secteur Nord • Un bon positionnement vis-à-vis de l'urbanisation et des axes routiers (A62, débouché de la M63) • Un début de maillage modes actifs sur la commune • Une aire de chalandise d'environ 20 000 habitants • Des besoins de mobilité quotidienne vers Toulouse fort (actifs, scolaires notamment lycéens) • Une offre prévisionnelle RER au ¼ d'heure sur l'axe • La préexistence d'une tarification multimodale Pastel+ • Un axe ferroviaire performant et à fort potentiel 	<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peu de marge de manœuvre pour le positionnement de la halte, une configuration en cul de sac • Une absence de complémentarité entre les réseaux de transport collectif actuels • Des coupures urbaines (canal, voie ferrée, triage, M63 et M820) • Un potentiel d'urbanisation aujourd'hui limité dans le SCoT (en l'absence d'offre de mobilité alternative) • Une faible fréquence en HC et une faible amplitude actuelle de l'offre ferroviaire
Origine externe	<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> • La saturation du réseau routier, notamment pour l'accès à Toulouse • Des projets complémentaires : 3^{ème} ligne de métro (connexion à La Vache), liaison Lespinasse - coteaux, franchissement Nord (Pont de Gagnac multimodal), requalification M820, REVe • Le projet de requalification urbaine et de la zone d'activité • Des élus locaux en attente, prêt à accompagner • La dynamique nationale autour des SEM 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un risque administratif et juridique sur les AFNT • La disponibilité du foncier : relocalisation d'Arterris • Le phasage des projets connexes, une condition de réussite

Opportunité d'une halte à Lespinasse ?



- Un potentiel de trafic notable (1 200 à 1 400 montées/descentes quotidiennes) et des bénéfices socio-économiques pour les scénarios 1 (arrêt supplémentaire) et 3 (en substitution)
- Une insertion de la halte et d'un PEM fonctionnel possible, pour un coût maîtrisé (au regard des montants des AFNT, moins de 1%)
- Un intérêt financier et fonctionnel à mener l'opération en parallèle des AFNT, toutefois des risques administratifs à l'intégrer dans la procédure
- Le scénario 1 (arrêt supplémentaire), s'il présente un bon potentiel de trafic et socio-économique, est celui qui a l'impact le plus fort sur les temps de parcours et les taux de marge de roulement, ce qui peut potentiellement générer des surcoûts en cas de diamétralisation
- Le scénario 2, neutre en termes d'impact sur l'exploitation, est toutefois celui qui présente le moins d'intérêt en termes de fréquentation et de bénéfices socio-économiques
- Le scénario 3 est le plus intéressant d'un point de vue trafic, exploitation et socio-économie mais remet en cause le programme des AFNT, faisant peser de nouveaux risques sur sa procédure

F - L'évolution des circulations ferroviaires pendant les travaux

Nos constats :

- a) La réalisation des travaux va impacter les circulations ferroviaire pendant de nombreuses années (F4-312/117-118)
 - « La bonne réalisation des travaux à proximité des voies qui restent en exploitation, que ce soit en termes de sécurité, de délais et de coûts, nécessite l'obtention de plages travaux qui contraindront les circulations ferroviaires existantes, sur des créneaux pouvant aller de quelques heures par nuit ou durant un week-end entier »
 - « En dehors des opérations coup de poing et des fermetures de ligne, le nombre de trains de voyageurs est maintenu en quasi-totalité, l'exception d'une ou deux unités concernant les début et/ou fin d'interruption de nuit. L'impact le plus fort concernera donc les augmentations du temps de trajet et légers décalages de sillons horaires. »
 - « Les trains de marchandises de nuit seront également impactés, soit via des désheurements, soit via des détournements sur d'autres axes. »
- b) Le document n'indique pas clairement les impacts concernant les trains de nuit : maintien sans modifications des horaires, maintien avec modifications des horaires ou suppressions pendant de longues années ?
- c) Si les usagers des TER vont être impactés négativement par des allongements des temps de trajets et par la suppression des premières et dernières circulations (lesquelles exactement?), il n'étudie pas une amélioration potentiellement très positive : la diamétralisation de fait des circulations. En effet, la trame 2h de SNCF Réseau pour 2025 prévoit, pour « garantir la faisabilité du GOV » (graphique d'occupation des voies) de Matabiau, que les missions « Nord Toulouse » enchaîneront avec une mission « Sud Toulouse » avec la même composition, et inversement. Il s'agirait d'une amélioration substantielle de l'offre pour les usagers, surtout si cette trame horaire était optimisée pour eux avec des arrêts plus courts à Matabiau que ceux envisagés (de 9 à 26 mn a priori). C'est ce qui a été fait progressivement pour la création de la ligne Arcachon-Bordeaux-Libourne.
- d) Autre amélioration potentielle non quantifiée, la mise en service envisagée fin 2026 du terminus de Castelnau-d'Estrétefonds et de la halte Route de Launaguet (A3-25/13).

Conclusion et propositions

En conclusion, les impacts sur les circulations ferroviaires pendant les travaux ne sont pas assez précisés et des améliorations possibles pour les usagers n'ont pas été étudiées.

Pour y remédier, trois actions nous semblent souhaitables :

- Préciser les impacts pour les trains de nuit
- Préciser les évolutions de services envisagées fin 2026 en cas de mise en service du terminus de Castelnau-d'Estrétefonds et de la halte Route de Launaguet
- Étudier comment la diamétralisation de fait des circulations entre le Nord et le Sud de Toulouse pourrait être optimisée au bénéfice des usagers.

